



**INNENSTADT  
QUALITÄT IM ZENTRUM**

ERGEBNISSE AUS DEM  
MITWIRKUNGSPROZESS  
ZUR ZUKUNFT DER BASLER  
INNENSTADT





Basel, im Mai 2011

Liebe Leserin  
Lieber Leser

In Ihren Händen halten Sie das Ergebnis eines intensiven, zweijährigen Dialogprozesses über die Zukunft der Basler Innenstadt. Daran haben sich viele Menschen beteiligt, die in unserer Innenstadt leben, wirken und arbeiten. Der Regierungsrat hat sie alle eingeladen, ihre Wünsche einzubringen, Ideen zu entwickeln und Argumente auszutauschen. Es freut mich, dass so viele unserer Einladung gefolgt sind. In dieser Zeit hat sich gezeigt, in welchen Punkten wir uns einig sind und woran wir noch arbeiten müssen. Wir alle hatten dabei das gleiche Ziel vor Augen: die Qualität unseres Zentrums langfristig zu sichern.

Ich will nichts beschönigen: Zwischendurch war der Dialog zäh, die Diskussion geriet ins Stocken und es schien, dass sich langjährige Blockaden doch nicht lösen würden. Der Grosse Rat hat im vergangenen Dezember fast diskussionslos die Fortsetzung des Projekts «Innenstadt – Qualität im Zentrum» genehmigt und im Januar das neue Verkehrskonzept für die Innenstadt verabschiedet. Der gemeinsame politische Wille wurde erkennbar. Dies hat uns gezeigt, dass der Dialogprozess nun erste Früchte zu tragen beginnt.

Die Collagenbilder in dieser Broschüre bringen das vorliegende Resultat auf den Punkt: Bei der Umsetzung von konkreten Projekten stehen wir noch am Anfang. Aber wertvolle Ideen und Ansätze sind da. Diese dienen als Grundlage, die es in den weiterführenden Teilprojekten zu konkretisieren und umzusetzen gilt. Auch hier wird die Mitwirkung der Betroffenen eine wichtige Rolle spielen. Ich bin gespannt auf die nächsten Schritte und hoffe, dass wir das gemeinsame Ziel nicht aus den Augen verlieren.

Es freut mich, Ihnen in dieser Broschüre auch die brandaktuellen Ergebnisse der Nutzerstudie zu präsentieren. Während zweier Wochen hat ein unabhängiges Team rund 1'200 Personen befragt, warum und wie sie die Innenstadt nutzen und wie sie in die Innenstadt gelangen. Diese Ergebnisse liefern uns wichtige Erkenntnisse, die wir in die zukünftige Arbeit mit einbeziehen werden.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!

Hans-Peter Wessels  
Vorsteher Bau- und Verkehrsdepartement








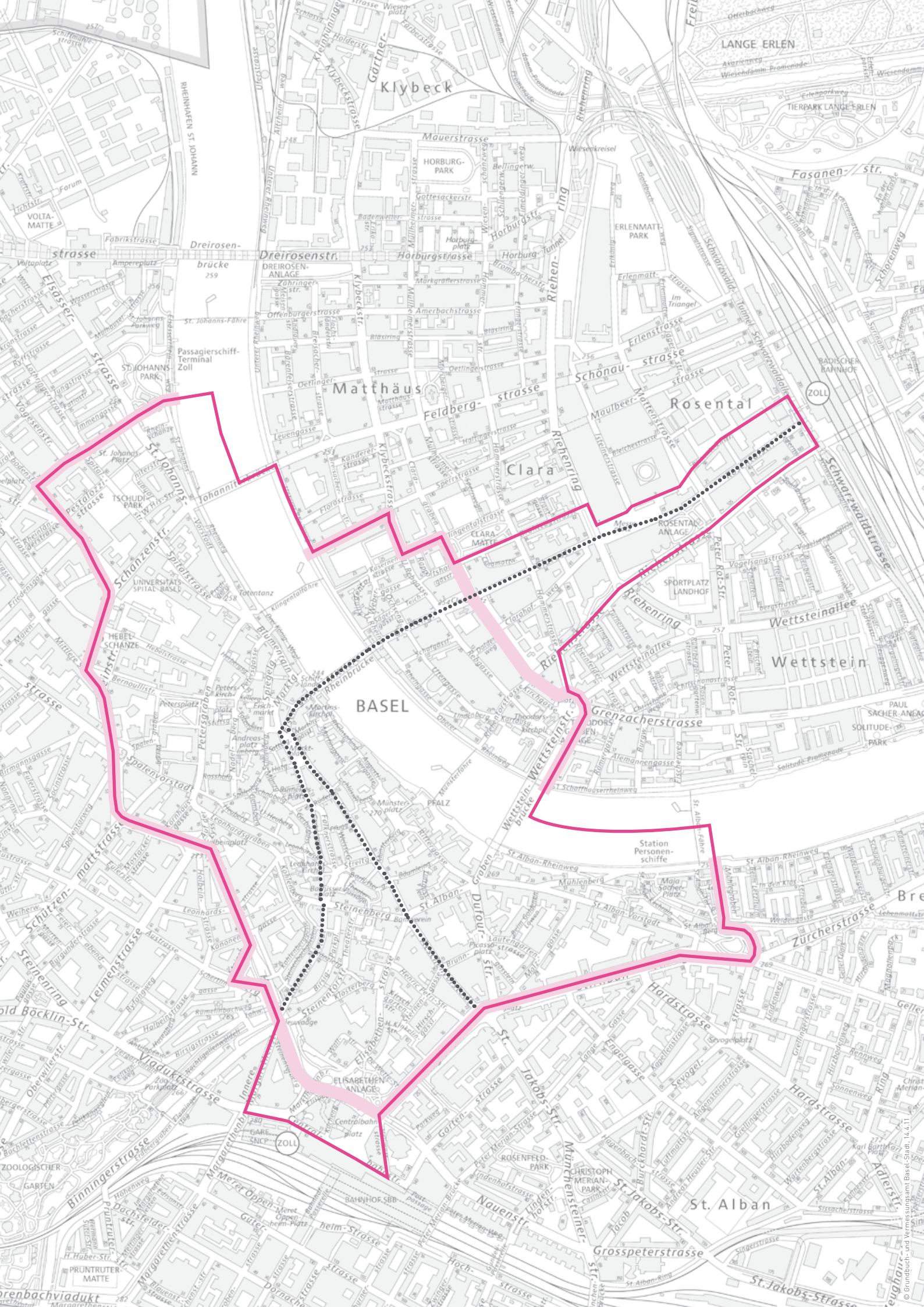
# WAS VERSTEHT MAN UNTER INNENSTADT?

Im Volksmund wird unter der Innenstadt häufig die historische Altstadt beidseits des Rheins verstanden. Das Projekt «Innenstadt – Qualität im Zentrum» umfasst ein grösseres Gebiet. Der Begriff Innenstadt bezeichnet hier das Zentrum der Stadt, welches im Vergleich zu den Aussenquartieren einen höheren Anteil an Geschäften und Dienstleistungsbetrieben und einen markant tieferen Anteil an Wohnraum hat.

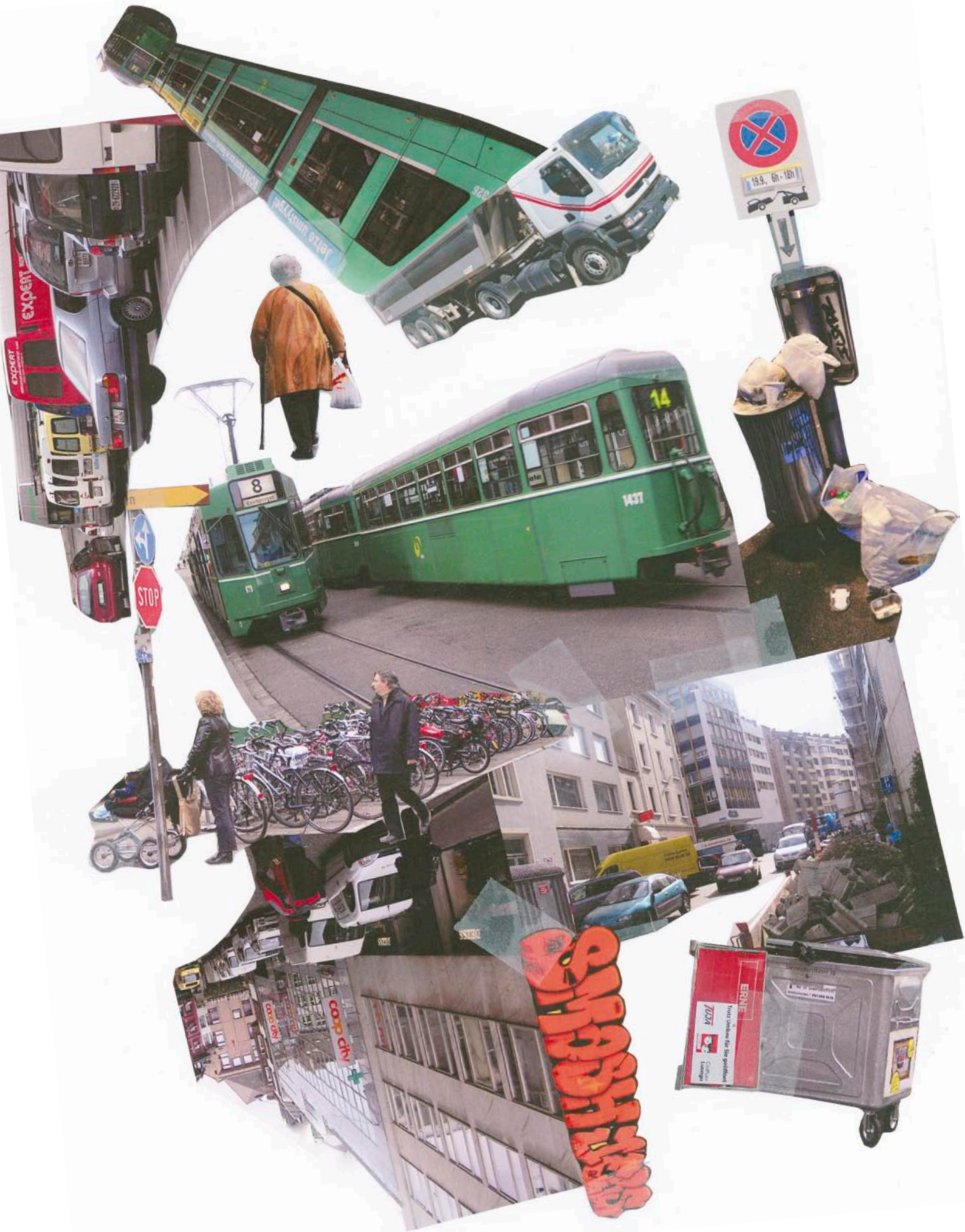
Die Innenstadt schliesst jene Teile der Stadt mit ein, die früher von der äusseren Stadtmauer begrenzt wurden, beispielsweise die Vorstädte. Erweitert wurde dieses Gebiet um den Bahnhof SBB und bis hin zum Badischen Bahnhof. In diesem Gebiet liegt auch das Fussgänger-Y, also die verkehrsberuhigte Achse mit Fussgängerzonen vom Badischen Bahnhof bis zur Heuwaage und zum Aeschenplatz.

-  Innenstadt – Qualität im Zentrum
-  Ehemaliger Verlauf der Stadtmauer
-  Fussgänger-Y









# WAS WAREN DIE ZIELE DES MITWIRKUNGSPROZESSES?

Der Regierungsrat hat 2008 für das Projekt «Innenstadt – Qualität im Zentrum» fünf übergeordnete Ziele beschlossen:

## **Funktionsvielfalt der Innenstadt stärken**

Die Funktionsvielfalt ist eine der Stärken der Innenstadt. Sie soll weiterhin Raum für Kultur, Veranstaltungen im öffentlichen Raum, hochwertiges Wohnen, für die Erholung im Freien, für Gastronomie und Hotellerie sowie für ein vielfältiges Detailhandelsangebot hoher Qualität bieten. Der Erhalt der historischen Bausubstanz ist ebenso Ziel wie die Nutzbarkeit der Innenstadt für die Ansprüche der modernen Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft.

## **Finanzkraft des Kantons Basel-Stadt stärken**

Eine attraktive Innenstadt stärkt das Gewerbe und steigert die Attraktivität des Wohnorts Basel. Als Anziehungspunkt des städtischen Lebens und als hervorragende Wohnlage trägt die Innenstadt wesentlich zu den kantonalen Steuereinnahmen von juristischen und natürlichen Personen bei. Dieses Potenzial soll erhalten und unter anderem durch die Verminderung von Nutzungskonflikten noch besser ausgeschöpft werden.

## **Zentrumsfunktion Basels stärken**

Die Basler Innenstadt trägt wesentlich zur hohen Lebensqualität in der Region bei. Sie ist ein Kulturzentrum von europäischem Niveau, bietet vielfältige Einkaufsmöglichkeiten, ein hochwertiges gastronomisches Angebot und eine hohe Aufenthaltsqualität im Freien, speziell am Ufer des Rheins.

## **Stadtgerechte Mobilität fördern**

Die Attraktivität der Innenstadt hängt wesentlich von der guten Erreichbarkeit einerseits und geringen verkehrsbedingten Belastungen andererseits ab. Die Innenstadt soll für Fussgängerinnen und Fussgänger noch attraktiver werden und für den Veloverkehr gute Rahmenbedingungen bieten. Der öffentliche Verkehr muss weiterhin Vorrang haben und der individuelle motorisierte Personenverkehr soll auf sinnvolle Weise kanalisiert werden.

## **Internationale Ausstrahlung und Anziehungskraft Basels stärken**

Die Basler Innenstadt fungiert als Aushängeschild der gesamten Region und bietet eine hohe Standortqualität. Diese soll entwickelt und im internationalen Vergleich vermehrt sichtbar gemacht werden, um gut qualifizierte Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger aus dem In- und Ausland sowie Touristinnen und Touristen zu gewinnen.





# WER WAR AM MITWIRKUNGSPROZESS BETEILIGT?

**Folgende Organisationen, die ein Interesse an der Innenstadt haben,  
waren am Mitwirkungsprozess beteiligt:**

## **Bereich Wirtschaft / Gewerbe / Tourismus**

Gewerbeverband Basel-Stadt  
Pro Innerstadt  
IG Kleinbasel<sup>1</sup>  
IG Steinen  
IG Spalenberg  
Handelskammer beider Basel  
Wirteverband Basel-Stadt<sup>2</sup>  
Schweizerischer Marktverband, Sektion Nordwestschweiz  
Stadtvereinigung  
Basel Tourismus

## **Bereich Wohnen / Immobilien**

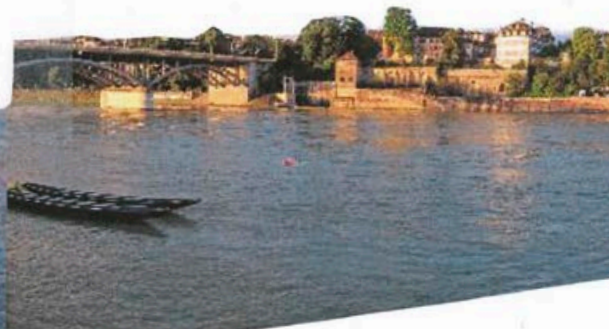
Schweizerischer Verband der Immobilienwirtschaft, Sektion beider Basel  
Hauseigentümerverband Basel-Stadt  
Mieterverband Basel-Stadt<sup>1</sup>  
Stiftung Habitat

## **Bereich Kultur / Bildung**

Kulturstadt Jetzt  
Christoph Merian Stiftung  
IG Kulturveranstalter  
Heimatschutz Basel<sup>1</sup>  
Freiwillige Basler Denkmalpflege  
Universität Basel

## **Bereich Mobilität / Umwelt / Energie**

Touring Club Schweiz, Sektion beider Basel<sup>1</sup>  
Automobil Club der Schweiz, Sektion beider Basel  
Verkehrsliga beider Basel  
Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel  
Pro Velo beider Basel  
IG Öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz  
Fussverkehr Region Basel  
Basler Verkehrs-Betriebe  
Taxigewerbe  
Basler Personenschiffahrt  
Pro Natura Basel  
WWF Region Basel  
Industrielle Werke Basel



### **Bereich Quartier / Bevölkerung**

Neutraler Quartierverein «Lääbe in der Innerstadt»<sup>2</sup>

Neutraler Quartierverein Unteres Kleinbasel

Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel

Neutraler Quartierverein St. Johann<sup>2</sup>

Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert

Stadtteilsekretariat Kleinbasel

«Wir Stadtbewohner»

Kinderbüro Basel

Junger Rat

Mobile Jugendarbeit Basel und Riehen

Pro Infirmis

Behindertenforum

Schwarzer Peter

Centrepont

### **Bereich Planung**

Metrobasel

Bund Schweizer Architekten, Ortsgruppe Basel

Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein, Sektion Basel

Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen, Regionalgruppe Basel

Schweizerischer Werkbund, Ortsgruppe Basel

Die mit <sup>1</sup> markierten Organisationen sind im Verlauf des Prozesses ausgestiegen.

Die mit <sup>2</sup> markierten Organisationen tragen die Ergebnisse der Mitwirkung nicht mit.

Einige Vertreterinnen und Vertreter der Interessenorganisationen werden auf den Seiten 28 und 29 ein kurzes, persönliches Resümee des Prozesses ziehen.







# WIE IST DER MITWIRKUNGSPROZESS ABGELAUFEN?

## **1. Schritt: Grundlagen und Organisation**

Der Startschuss für das Projekt «Innenstadt – Qualität im Zentrum» fiel Ende 2008. Zuvor hatte der Grosse Rat dafür einen Kredit gesprochen. Als Erstes wurden die Interessenorganisationen nach ihren Anliegen befragt. Für eine Analyse des Istzustands wurden mehrere Studien zu den Themen Erdgeschossnutzung, Atmosphäre, Kunst im öffentlichen Raum und Auswirkungen einer möglichen Station der Regio-S-Bahn in Auftrag gegeben.

## **2. Schritt: Mitwirkungsveranstaltungen und Arbeitsgruppen**

Die Resultate aus dem ersten Schritt dienten als Grundlage für die nächste Phase: Im Zentrum stand hier die gemeinsame Erarbeitung von Grundlagen für ein Entwicklungskonzept. Rund 50 Vertreterinnen und Vertreter der beteiligten Interessenorganisationen und 25 Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung trafen sich zwischen Mai und November 2009 zu drei Mitwirkungsveranstaltungen.

Als zu behandelnde Themen haben die Mitwirkenden drei Bereiche gewählt: Nutzung des Raums, Einkaufen & Gastronomie und Mobilität. In der Zeit zwischen den Mitwirkungsveranstaltungen wurden diese Themen in drei Arbeitsgruppen vertieft. Für jedes Thema erarbeiteten die Mitwirkenden ein Wunschbild, einen Zielkatalog und insgesamt neun Handlungsfelder.

Die drei Wunschbilder und die neun Handlungsfelder werden auf den folgenden Seiten vorgestellt.

## **3. Schritt: Vernehmlassung**

Eine Begleitgruppe, deren Mitglieder aus dem Kreis der Mitwirkenden stammten, hat die Ergebnisse aus dem zweiten Schritt diskutiert. Dazu kam eine schriftliche Vernehmlassung, bei der sämtliche Mitwirkenden inhaltliche Änderungen vorschlagen konnten. Die Stellungnahmen wurden geprüft und in das Schlussdokument eingearbeitet.

Die Verwaltung nahm anschliessend Stellung zu diesem Schlussdokument. Sie hat die Machbarkeit abgeklärt und Überschneidungen mit bestehenden Projekten aufgezeigt. Der Regierungsrat veröffentlichte im Mai 2010 eine Zusammenfassung aller bisherigen Ergebnisse und lud die Fraktionen des Grossen Rats zur Stellungnahme ein. Nachdem die politischen Stellungnahmen ebenfalls berücksichtigt wurden, präsentierte der Regierungsrat dem Grossen Rat das weitere Vorgehen auf der Grundlage der gemeinsam erarbeiteten Ziele und beantragte einen Kredit für die nächsten Projektschritte.

## **4. Schritt: Beschluss**

Der Grosse Rat hat am 16. Dezember 2010 dem Vorgehen des Regierungsrats zugestimmt und einen Kredit für vier Projekte genehmigt. Wie es weitergeht, wird auf den Seiten 32 und 33 erläutert.





# 1

## WUNSCHBILD NUTZUNG DES RAUMS

WIE AUS SICHT DER MITWIRKENDEN DIE INNENSTADT IM JAHR 2020+ GENUTZT WIRD



### Vielfältige Innenstadt

Einer der grossen Pluspunkte der Basler Innenstadt ist auch im Jahr 2020+ das vielfältige Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Gastronomie, Erholung und Kultur. Die Anstrengungen der letzten Jahre haben dazu beigetragen, dass die Innenstadt als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum gestärkt worden ist.

### Aufenthaltsqualität in der Innenstadt

Stimmungsvolle Gassen, Strassen und Plätze wie der Münsterplatz mit der Pfalz oder das Rheinufer sind sowohl bei Einheimischen als auch bei Besucherinnen und Besuchern weiterhin beliebt. Orte mit einer mittleren Aufenthaltsqualität konnten mit kleinem Aufwand aufgewertet werden. Dazu zählen etwa der Theaterplatz oder die Kaserne. Plätze, an denen man sich früher nicht gerne aufgehalten hat – wie die Heuwaage oder der Birsigparkplatz –, sind gezielt aufgewertet worden und strahlen ihren eigenen Charakter aus.

### Verträglichkeit der Nutzungen in der Innenstadt

Für die Innenstadt ist ein Nutzungsmanagement eingeführt worden. Das heisst: Verschiedene Ansprüche, Bedürfnisse und Interessen wie Wohnen, Einkaufen, Kultur und Unterhaltung werden so abgewogen, dass es möglichst wenig Spannungen gibt. Berücksichtigt werden auch Probleme wie Lärm, Littering oder Gefühle der Unsicherheit.

### Die verschiedenen Gesichter der Innenstadt

Die Innenstadt besteht aus Teilgebieten mit unterschiedlichem Charakter. Diese Vielfalt der Innenstadt ist weiter gepflegt worden, sodass sie im Jahr 2020+ sogar noch besser wahrgenommen wird. Die verschiedenen Teilgebiete sind so gestaltet worden, dass sie unterschiedliche Aufgaben erfüllen können. Das heisst: Nicht alle Aktivitäten haben überall die gleiche Priorität. Was es jedoch nicht gibt, sind Orte, die nur für Events oder nur zum Wohnen genutzt werden.

### Wohnen in der Innenstadt

Die Wohnqualität in der Innenstadt ist verbessert worden. Auf die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner wird Rücksicht genommen. Ihre Anzahl ist deshalb stabil geblieben. Es ist gelungen, in den Teilgebieten der Innenstadt eine Balance zwischen Wohnen und städtischem Leben zu finden, die dem jeweiligen Charakter der Gebiete entspricht.

### Erholung und Natur in der Innenstadt

An ruhigen Orten, auf Plätzen, in Parks oder am Rhein kann man flanieren, sich treffen oder sich aufhalten, ohne etwas konsumieren zu müssen. Die wenigen naturnahen Grünräume werden so gepflegt, dass trotz der engen Stadt Natur erlebt werden kann und der Lebensraum von Tieren und Pflanzen geschützt wird.





### Innenstadt für unterschiedliche Gruppen

Die Innenstadt nutzen ganz verschiedene Bevölkerungs- und Besuchergruppen. Allerdings zu unterschiedlichen Zwecken und zu unterschiedlichen Zeiten.

- Die Hauptgruppe sind Stadtmenschen ohne Kinder zwischen 30 und 65 Jahren. Sie belegen zum Teil exklusiven Wohnraum direkt in der Innenstadt. Oder sie sind als Besucherinnen und Besucher unterwegs und nutzen das Kultur- und Sozialleben.
- Für Familien und Kinder sind Orte geschaffen worden, wo sich Kinder tagsüber gut allein aufhalten können. Die Innenstadt gilt als kinder- und familienfreundlich. Auch für Jugendliche gibt es mehr Freiräume, die sie ohne Konsumzwang nutzen können.
- Stadtmenschen bleiben nach der Pensionierung in der Innenstadt. Zusätzlich ziehen immer mehr Seniorinnen und Senioren aus der Region in die Innenstadt, die ihre Einfamilienhäuser verkauft oder ihre dortigen Wohnungen aufgeben haben.
- Viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus den Aussenquartieren, der Agglomeration oder dem grenznahen Ausland kommen in die Innenstadt, um zu arbeiten. Dabei nutzen sie das Angebot an Läden und Dienstleistungen.
- Besucherinnen und Besucher aus den Aussenquartieren, der Agglomeration und dem grenznahen Ausland besuchen die Innenstadt wegen ihres vielfältigen Angebots. Touristen aus der Schweiz, Europa und der ganzen Welt kommen wegen der stimmungsvollen Atmosphäre und des Kulturangebots. Geschäftsreisende besuchen Messen, Kongresse oder internationale Firmen.
- Studentinnen und Studenten besuchen die Universität im Zentrum und tragen wesentlich dazu bei, dass das Angebot in der Innenstadt lebendig und vielfältig bleibt.





## HANDLUNGSFELD

# DIE INNENSTADT ALS WOHNORT UND BELEBTES ZENTRUM

In der Innenstadt treffen viele unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse aufeinander. Die Innenstadt ist Wohnort, sie ist aber auch ein Ort, an dem Menschen arbeiten oder einkaufen, kulturelle Veranstaltungen besuchen oder ihre Freizeit verbringen. Läden, Restaurants, Bars, Kinos und kulturelle Institutionen profitieren, wenn die Innenstadt von vielen Leuten besucht wird. Auch für die Bewohnerinnen und Bewohner hat eine belebte Innenstadt Vorteile. Konflikte kann es geben, wenn jemand ruhig schlafen möchte, während draussen oder in der Bar gegenüber gefeiert wird, oder wenn Grossveranstaltungen die Sonntagsruhe der Anwohnenden stören. Wie können solche Konflikte gelöst werden?

Die Mitwirkenden schlagen vor, dass man in gewissen Teilen der Innenstadt weitgehend ungestört wohnen kann. Andere Teile sollen auch für lärmintensivere Veranstaltungen genutzt werden können.

Wie die Innenstadt genutzt werden kann, wird von der Verwaltung mit verschiedenen Instrumenten geregelt. Dazu gehören zum Beispiel der Wohnanteilplan, der Boulevardplan mit Regelungen über die Öffnungszeiten für Bewirtungen im Freien, das Beurteilungsinstrument für Lärm aus der Gastronomie GASBI oder Bespielungspläne, welche für gewisse Plätze die Anzahl lärmintensiver Veranstaltungen regeln. Die Interessenorganisationen möchten bei der Gestaltung dieser Instrumente mitreden.

Als wichtiger Punkt wird festgehalten, dass die verschiedenen Anspruchsgruppen miteinander im Gespräch bleiben. Nur so kann die Innenstadt sowohl als Wohnort wie auch als Ziel für Besucherinnen und Besucher attraktiv bleiben respektive noch attraktiver gemacht werden.

Die Verwaltung schlägt vor, einen Entwicklungsrichtplan auszuarbeiten, mit dem festgelegt wird, welche Orte für welche Zwecke genutzt werden und wie intensiv dies geschehen soll. Das heutige Gleichgewicht zwischen Wohnen und Arbeiten soll grundsätzlich beibehalten werden. Angepasst werden kann dagegen die Verteilung auf verschiedene Orte. Dieser Plan garantiert auch, dass die Anliegen der Mitwirkenden in einem klaren Rahmen weiter eingebracht werden können. Der Entwicklungsrichtplan wird auf Seite 32 vorgestellt.

## GEWÜNSCHTER ZUSTAND 2020+

Teile der Innenstadt sind auch nach Ladenschluss belebt. Dafür sorgen auch ein breites Gastronomie- und Unterhaltungsangebot sowie ein Aufenthaltsangebot nicht kommerzieller Art. Die zumutbaren und zulässigen Lärmemissionen von Gastronomiebetrieben und Veranstaltungen werden auf Basis einer Mitwirkung der Betroffenen transparent ermittelt und kommuniziert und von Anwohnenden, Veranstaltenden und Besuchenden respektiert. Die weiteren negativen Auswirkungen wie Littering werden gelöst.



## HANDLUNGSFELD

# VERTRÄGLICHE NUTZUNG UND ATTRAKTIVE GESTALTUNG DER INNENSTADT

Wohnen, Arbeiten, Gewerbe, Verkehr, Freizeit und Tourismus: Diese Vielfalt macht den städtischen Charakter der Innenstadt aus. Sie verstärkt aber auch den Druck auf die Innenstadt.

Dieser Druck kann besser verteilt werden. Zum Beispiel, indem Plätze, die heute nur wenig oder gar nicht genutzt werden, umgestaltet und aufgewertet werden. Bestimmte Nutzungen, die nicht zwingend in der Innenstadt stattfinden müssen, sollen auf geeignete Orte ausserhalb der Innenstadt verlagert werden. An der Diskussion über Möglichkeiten und Grenzen der Nutzung sollen sich auch die Bewohnerinnen und Bewohner beteiligen können.

Wichtig ist, dass dabei Räume entstehen, die vielfältige Möglichkeiten bieten. In der Innenstadt müssen auch nicht kommerzielle Aktivitäten Platz haben, und bei der Gestaltung soll die Kunst eine wichtigere Rolle spielen. Geprüft werden soll ausserdem, ob die Fläche, die heute vom Verkehr beansprucht wird, zugunsten anderer Nutzungen verringert werden kann.

Als Grundlage für das weitere Vorgehen wünschen die Mitwirkenden wissenschaftliche Untersuchungen über die Räume der Innenstadt und über die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer. Anschliessend können Szenarien für die Nutzung entwickelt werden.

Vonseiten der Verwaltung wird betont, dass zurzeit ein umfassendes Gestaltungskonzept für die Innenstadt erarbeitet wird, das diese Anliegen aufnehmen kann. Das Konzept wird als Grundlage für die einzelnen Gestaltungsprojekte dienen und wird auf Seite 32 vorgestellt. Teil davon ist ein Wettbewerb für ein Konzept zu Kunst im öffentlichen Raum.

## GEWÜNSCHTER ZUSTAND 2020+

Die Innenstadt bietet Raum für verschiedene Nutzungen und alle gesellschaftlichen Gruppen. Die Regelung der Bespielung erfolgt auf Basis einer Mitwirkung der Betroffenen, die so Möglichkeiten und Grenzen der Räume aufzeigt. Eine entsprechende Gestaltung der Räume unterstützt sie in ihrer Funktion und Aufenthaltsqualität.

## HANDLUNGSFELD

# MEHR WASSER IN DER INNENSTADT

In der Innenstadt sind viele Bäche unter den Boden verbannt worden. Doch Wasser trägt gerade in einer Stadt viel dazu bei, dass sich die Leute wohlfühlen, dass Plätze und Strassen lebendiger werden. Das zeigt sich am Beispiel des Rheins: Er ist nicht nur ein Ort, an dem sich die Bevölkerung gerne aufhält, sondern auch Teil der Identität der Stadt und ihrer Bewohnerinnen und Bewohner. Die Möglichkeiten, die der Rhein für die Innenstadt bietet, können noch besser genutzt werden, etwa mit einem Fussgängersteg zwischen Mittlerer Brücke und Wettsteinbrücke auf Grossbasler Seite.

Was die anderen Gewässer anbelangt, sind beispielsweise Brunnen oder kleine Kanäle denkbar, die den Lauf des Birsigs wieder erlebbar machen. Möglich wäre auch die Wiederbelebung der alten Teiche im Kleinbasel. Das Wasser soll generell stärker in die Stadtgestaltung einbezogen werden.

Doch es gibt dabei auch Herausforderungen: So stehen Vertreterinnen und Vertreter des Heimat- und Ortsbildschutzes gewissen Projekten skeptisch oder ablehnend gegenüber. Dies hat sich bei der Idee eines Fussgängerstegs unter dem Münster gezeigt. Fragen stellen sich auch zu Sicherheit und Sauberkeit, zum Beispiel im Zusammenhang mit einer Freilegung des Birsigs.

Unabhängig vom Projekt «Innenstadt – Qualität im Zentrum» werden zurzeit in Basel verschiedene Vorhaben zum Thema Wasser verfolgt: So wird die Kleinbasler Rheinuferpromenade neu gestaltet, und im Bereich des Birsigparkplatzes wird ein Wettbewerb zur Neugestaltung ausgeschrieben. Für einen Fussgängersteg am Grossbasler Rheinufer braucht es dagegen einen klaren politischen Auftrag (z. B. durch eine Volksinitiative) und anschliessend einen intensiven Dialog zwischen sämtlichen betroffenen Stellen der Verwaltung und der Interessenorganisationen.



## GEWÜNSCHTER ZUSTAND 2020+

Das Element Wasser ist in der Innenstadt besser erlebbar. Dies wurde durch Freilegung fließender Gewässer und anderer Interventionen erreicht. Die Aufenthaltsqualität wurde insbesondere an den beiden Rheinufern gesteigert.





# 2

## WUNSCHBILD EINKAUFEN & GASTRONOMIE

WIE AUS SICHT DER MITWIRKENDEN IM JAHR 2020+ IN DER INNENSTADT KONSUMIERT WIRD

### Die Innenstadt als vielfältiges Einkaufszentrum

Die Innenstadt als traditioneller Standort des Detailhandels und der Gastronomie hat dem Druck standgehalten, der von der Entwicklung am Rande und ausserhalb der Stadt ausgeht. Sie behauptet sich auch 2020+ als vielfältiges Einkaufszentrum der Region. Die Interessengruppen haben sich auf die Stärken der Innenstadt besonnen und diese konsequent vermarktet. In den Strassen, Gassen und Plätzen findet sich ein Mix aus lokalen und nationalen Läden, Boutiquen und Filialen internationaler Unternehmen, aus Restaurants, Bars und Cafés. Diese Vielfalt macht den Besuch der Innenstadt einzigartig.

### Erleben und Einkaufen in der Innenstadt

Die Innenstadt hat ihren Service- und Dienstleistungscharakter ausgebaut, zum Beispiel mit längeren Öffnungszeiten am Abend. Einkaufen und Erleben kann jetzt problemlos kombiniert werden, zum Beispiel mit aufeinander abgestimmten Öffnungszeiten zwischen verschiedenen Kulturinstitutionen und den Läden. Dank der Gestaltung des öffentlichen Raums ist der Aufenthalt im Zentrum angenehm, ungefährlich und damit auch attraktiv für Familien mit Kindern.

### Die Innenstadt by Night

In der Innenstadt hält man sich nicht nur tagsüber gerne auf, sondern auch abends und in der Nacht. In den Abendstunden sind öffentliche Plätze, Strassen und Gassen belebt – dank vieler Beizen, Bars, Kinos, Kultur- und Unterhaltungseinrichtungen. In der Nacht werden die Angebote aus Rücksicht auf die Bewohnerinnen und Bewohner auf bestimmte Orte konzentriert.

### Kultur und Events in der Innenstadt

Dank ihrer Kultureinrichtungen ist die Innenstadt ein Ort, der über die Region hinaus von Bedeutung ist. Einmalige oder regelmässig wiederkehrende Aktivitäten und Festlichkeiten haben Basel als belebte, moderne wie auch traditionsbewusste Stadt gestärkt und strahlen weit über ihre Grenzen hinaus. Sowohl Touristen als auch die Bewohnerinnen und Bewohner der umliegenden Gebiete stärken die Wirtschaftskraft und werden mit speziellen Angeboten angezogen.





## HANDLUNGSFELD

# EINFACHE UND FLEXIBLE REGLEMENTE

Gesetzliche Regelungen – wie zum Beispiel Ladenöffnungszeiten oder Bewilligungen für Boulevardcafés – wirken sich ganz direkt auf die Bedingungen und Möglichkeiten für Gewerbetreibende in der Innenstadt aus. Betroffen davon ist vor allem der Detailhandel, der für die Innenstadt besonders wichtig ist. Heute werden die Regelungen oft als zu starr empfunden. Die Gewerbetreibenden wünschen sich, dass die Reglemente flexibler gestaltet werden, individueller sind und die aktuelle Situation besser miteinbeziehen.

Zu den Möglichkeiten, die bei der Mitwirkung vorgebracht wurden, gehören Öffnungszeiten, die innerhalb eines Teilgebietes einheitlich sind, sich jedoch von anderen Teilgebieten unterscheiden können. Dabei möchten die lokalen Detailhändler miteinbezogen werden. Die verschiedenen Instrumente zur Regulierung – wie zum Beispiel der Zonenplan oder das Allmendgesetz – müssen noch besser aufeinander abgestimmt sein. Auch die Bevölkerung soll miteinbezogen werden, wenn es um die Ausgestaltung neuer Regulierungen geht. Die Bewilligungsverfahren sind zwar bereits vereinfacht worden. Viele Mitwirkende wünschen sich aber noch klarere und einfachere Informationen darüber.

Gemäss der Verwaltung fliesst die Forderung nach liberalen und flexibleren Reglementen in die Arbeit zum neuen Allmendgesetz ein. Um die Information über das kantonale Bewilligungswesen zu vereinfachen, ist eine Koordinationsstelle geschaffen worden, die laufend Verbesserungen durchführt. Weniger Spielraum sieht die Verwaltung bei den Öffnungszeiten für den Detailhandel: Eine Liberalisierung wurde 2002 in einer Volksabstimmung abgelehnt. Die gesetzlichen Möglichkeiten werden bereits heute nicht von allen Geschäften ausgenutzt.



## GEWÜNSCHTER ZUSTAND 2020+

Eine liberale, auf eine positive Entwicklung der Innenstadt orientierte Regulierung durch die Behörden ermöglicht das wirtschaftliche Bestehen der Gewerbetreibenden. Es besteht somit ein liberalerer Handlungsrahmen für Gewerbetreibende, der ihnen flexiblere Möglichkeiten erlaubt. Die daraus resultierenden Reglementierungen werden jedoch konsequent umgesetzt und kontrolliert.

## HANDLUNGSFELD

# MEHR BESUCHERINNEN UND BESUCHER FÜR DIE STADT

Mit ihren Einkaufsmöglichkeiten, der historischen Altstadt und den vielen kulturellen Angeboten wird die Basler Innenstadt von Menschen aus der Region, der Schweiz und der ganzen Welt besucht. Doch die Konkurrenz schläft nicht: Die Innenstadt steht im Wettbewerb mit einer wachsenden Zahl von Einkaufszentren am Stadtrand, aber auch mit anderen Städten in der Schweiz und im nahen Ausland. Wenn Basel ein interessantes Ziel für Besucherinnen und Besucher bleiben will, muss die Innenstadt weiter an Attraktivität und Ausstrahlungskraft gewinnen. Wie kann das geschehen, ohne dass die Wohnqualität darunter leidet?

Um zusätzliche Besucherinnen und Besucher in die Innenstadt zu locken, sollen die Qualität und die Vernetzung der Angebote verbessert werden. Um zu wissen, wer die Besucherinnen und Besucher der Innenstadt sind und was sie wollen, braucht es aus Sicht der Mitwirkenden eine Studie zu ihrer Zusammensetzung und ihren Bedürfnissen. Die Ladenöffnungszeiten sollten attraktiver werden. 2011 geht die Pilotphase für vier verkaufsoffene Sonntage zu Ende. Dann kann abgeklärt werden, wie es weitergehen soll. Die Gewerbetreibenden können die Öffnungszeiten untereinander noch besser koordinieren. Aber auch über das Gewerbe hinaus sollten die verschiedenen Anbieter enger zusammenarbeiten. Zum Beispiel, indem die Öffnungszeiten zwischen kulturellen Veranstaltungen und dem Detailhandel abgestimmt werden oder indem gemeinsame Aktionen und Events organisiert werden.

Aus der Sicht der Verwaltung ist die Belebung der Innenstadt ebenfalls wünschenswert, vor allem auch an Sonntagen. Der erste Teil der Studie über die Nutzerinnen und Nutzer der Innenstadt liegt bereits vor (siehe Seiten 30, 31). Nun soll möglichst schnell der zweite Teil in Auftrag gegeben werden. Die Ergebnisse der beiden Teile werden in den Entwicklungsrichtplan aufgenommen (siehe Seite 32). Eine weitere Massnahme ist ein runder Tisch über die Belebung der Innenstadt mit allen wichtigen Akteuren (siehe Seite 33). Die weitere Liberalisierung der Öffnungszeiten muss über eine Gesetzesänderung und somit sehr wahrscheinlich mit einer weiteren Volksabstimmung erreicht werden.



## GEWÜNSCHTER ZUSTAND 2020+

Die Innenstadt zieht durch ihre kulturelle und kommerzielle Ausstrahlungskraft mehr Besucherinnen und Besucher von inner- und ausserhalb der Region an. Dafür sorgen verbesserte Standortfaktoren, wie zum Beispiel flexiblere Öffnungszeiten. Sie entsprechen sowohl den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden wie auch der Unternehmen der Innenstadt und sind von den Bewohnerinnen und Bewohnern akzeptiert, da sie sie in einem erträglichen Mass belasten. Die Ausgestaltung der Öffnungszeiten ermöglicht zudem eine Kombination von kulturellen und kommerziellen Angeboten.





# 3

## WUNSCHBILD MOBILITÄT

WIE WIR AUS SICHT DER MITWIRKENDEN 2020+ IN DER INNENSTADT UNTERWEGS SIND

### **Verträgliche Mobilität in der Innenstadt**

Dass die Lebensqualität im Jahr 2020+ in der Innenstadt hoch ist, hat auch mit der Mobilität zu tun. Gefördert wird eine nachhaltige Mobilität, die für die Innenstadt verträglich ist. Negative Auswirkungen des Verkehrs wie die Beeinträchtigung der Sicherheit und der Luftqualität, der Lärm und der Bodenverbrauch konnten vermindert werden.

### **Beschränkte Zufahrt zur Innenstadt mit dem Auto**

Die Zufahrt von Motorfahrzeugen in die Fussgängerzonen ist dank einheitlicher Sperrzeiten und einer konsequenten Kontrolle beschränkt worden. Die Anlieferung von Gütern, der Zugang für Bewohnerinnen, Bewohner und Behinderte ist weiterhin möglich. Es gibt auf der Allmend weniger oberirdische Parkplätze, wodurch mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger entstanden ist.

### **Die Innenstadt als Fussgängerzone**

Fussgängerinnen und Fussgänger werden in der Innenstadt gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden bevorzugt behandelt. Die Fussgängerzonen haben eine angemessene Grösse und sind so gestaltet, dass die Menschen ungestört und sicher flanieren können. Verkehrsberuhigte Fussgängerachsen verbinden die Fussgängerzonen miteinander.

### **Der öffentliche Verkehr in der Innenstadt**

Der öffentliche Verkehr ist weiter ausgebaut worden. Möglich machen dies neue Tramstrecken und eine Verbesserung des ÖV-Netzes.

### **Velofahren in der Innenstadt**

Das Velo ist ein attraktives Fortbewegungsmittel in der Innenstadt: Die Innenstadt lässt sich mit dem Velo schnell und gefahrlos erreichen und durchqueren, es sind genügend Veloparkplätze vorhanden.

### **Nebeneinander durch die Innenstadt**

Es gibt weniger Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Die gegenseitige Rücksichtnahme ist gewachsen und die verschiedenen Verkehrswege konnten zumindest teilweise getrennt werden. Auf der Achse zwischen dem Claraplatz und dem Barfüsserplatz konnte die Behinderung der Fussgängerinnen und Fussgänger durch das Tram reduziert werden, ohne dass die Innenstadt schlechter erreichbar ist.



## HANDLUNGSFELD

# SICHERE UND ATTRAKTIVE WEGE FÜR FUSSGÄNGERINNEN UND FUSSGÄNGER

Verkehrsfreie Fussgängerzonen und verkehrsberuhigte Fussgängerachsen machen den Aufenthalt in der Innenstadt sicher und attraktiv, locken Kundschaft in die umliegenden Geschäfte und laden zum Flanieren und Verweilen ein – sowohl für Menschen, die hier wohnen, als auch für Besucherinnen und Besucher.

Es gibt aber auch Risiken: So wird befürchtet, dass eine zu grosse Fussgängerzone dazu führt, dass die Besucherinnen und Besucher sich verzetteln und einzelne Abschnitte zu wenig belebt sind. Die Mitwirkenden regen deshalb an, vor einer möglichen Erweiterung gründliche Abklärungen anzustellen. Je nach Potenzial kann eine Fussgängerzone oder -achse länger oder kürzer werden. Auch der mögliche Ausbau der Regio-S-Bahn soll dabei berücksichtigt werden.

Auf die Gestaltung der Fussgängerzonen ist besonders Wert zu legen. Trottoirs sollen wenn möglich weggelassen werden. Die Freie Strasse soll als Schlüsselprojekt möglichst schnell umgestaltet werden. Die Signalisation soll klar sein, besonders auch dort, wo sich die Wege der Fussgängerinnen und Fussgänger mit dem öffentlichen Verkehr, dem motorisierten Verkehr oder dem Veloverkehr kreuzen.

Für den Veloverkehr sollen verkehrsberuhigte Wege angelegt werden, die möglichst nicht durch die Fussgängerzonen führen.

Unterschiedliche Meinungen gibt es vor allem in der Frage, ob die Mittlere Brücke verkehrsfrei werden sollte oder nicht. Der Grosse Rat hat unterdessen beschlossen, die Mittlere Brücke in die Fussgängerzone zu integrieren.

Die Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung weisen darauf hin, dass im neuen Verkehrskonzept Innenstadt viele Anliegen aus der Mitwirkung bereits aufgenommen wurden. Auch die Untersuchung des Potenzials der verschiedenen Fussgängerzonen und -achsen hat bereits stattgefunden.



## GEWÜNSCHTER ZUSTAND 2020+

Das Fussgänger-Y ist als verkehrsberuhigte Fussgängerachse mit einzelnen verkehrsfreien Fussgängerzonen differenziert umgesetzt worden. Auch weitere Strassen im erweiterten Perimeter der Innenstadt mit einem Potenzial für eine vermehrte Fussgängernutzung wurden identifiziert und als Fussgängerzonen umgestaltet oder vom Durchgangsverkehr entlastet.

## HANDLUNGSFELD

# EINGESCHRÄNKTE, ABER EINHEITLICHE ZUFAHRT FÜR AUTOS IN DIE INNENSTADT

Der Kern der Innenstadt soll grundsätzlich den Fussgängerinnen und Fussgängern gehören. Der motorisierte Verkehr soll zu gewissen Zeiten für die Anlieferung sowie für Bewohnerinnen, Bewohner und Behinderte zugelassen werden. Wichtig ist den Mitwirkenden, dass die Regeln für den motorisierten Verkehr einheitlich sind – dazu zählen Sperrzeiten oder Kriterien für Bewilligungen zur Fahrt in die Fussgängerzone – und von der Polizei auch konsequent kontrolliert werden. Die Mitwirkenden fordern, das bestehende Regime müsse bis zur Einführung des neuen Verkehrskonzepts Innenstadt häufiger und konsequenter kontrolliert werden. Ausserdem soll geprüft werden, wo es mechanische Sperren, also versenkbare Poller, zur Durchsetzung der Regeln braucht.

Beim Bau eines neuen, unterirdischen Parkings im Raum Aeschen gehen die Meinungen auseinander. Die Vertreterinnen und Vertreter des Gewerbes plädieren für ein grösseres Parkplatzangebot. Umweltverbände und Bewohnerinnen und Bewohner befürchten, dass dies zusätzlichen Verkehr in die Innenstadt locken würde. Umstritten ist auch die Lage von neuen Park-and-ride-Anlagen, das heisst von Parkplätzen in der Nähe von ÖV-Haltestellen.

Die Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung weisen darauf hin, dass viele Anliegen aus dem Mitwirkungsprozess ins neue Verkehrskonzept Innenstadt aufgenommen worden sind, das im Januar 2011 vom Grossen Rat verabschiedet worden ist. Auch zusätzliche Kontrollen sind von der Polizei bereits durchgeführt worden. Die Frage der Zufahrten in die verkehrsfreien Kernzonen wird in einer neuen Verordnung geregelt. Im Raum Aeschen soll ein neues Parking entstehen, das entsprechende Projekt ist bereits bestimmt. Park-and-ride-Anlagen werden in einer Studie im trinationalen Zusammenhang untersucht.



## GEWÜNSCHTER ZUSTAND 2020+

Einheitliche Sperrzeiten und ein transparentes Verfahren für Zugangsbewilligungen beschränken die Zufahrt in die Fussgängerzonen der Innenstadt, der Zugang für die Anlieferung und die Bewohnerinnen und Bewohner ist reguliert und vereinheitlicht. Eine restriktive Kontrolle der Zugangsberechtigung findet statt. Park-and-ride-Anlagen in der Region fördern die Kombination von motorisiertem Individualverkehr (Autos, Motorräder) und dem öffentlichen Verkehr.





## HANDLUNGSFELD

# MIT DEM VELO SICHER UND SCHNELL DURCH DIE INNENSTADT



Die Mitwirkenden sind sich grundsätzlich einig, dass das Velo als umweltfreundliches Fortbewegungsmittel in der Innenstadt gefördert werden soll. Eine Möglichkeit dazu ist, in der Innenstadt Achsen zu schaffen, auf denen Velofahrerinnen und Velofahrer schnell vorwärtskommen. Sofern der Tramverkehr nicht gestört wird und es die Sicherheit erlaubt, können diese Veloachsen entlang der Tramlinien verlaufen – ein Vorschlag, der allerdings nicht von allen Mitwirkenden geteilt wird. Um entlang viel befahrener Velorouten Platz zu schaffen, könnten Autoparkplätze verlegt werden.

Die Mitwirkenden sind sich einig, dass es Verbesserungen bei den Veloabstellplätzen braucht. Weil befürchtet wird, dass zusätzliche Veloparkplätze den Fussverkehr stören, wird angeregt, an vielen Orten kleine Parkfelder einzurichten, die die Fussgängerinnen und Fussgänger oder die Sicht auf die Schaufenster nicht behindern. Dazu soll ein Veloparkierkonzept ausgearbeitet werden.

Geäussert wird die Befürchtung, dass die Förderung des Veloverkehrs die Spannungen mit anderen Verkehrsteilnehmenden verstärken könnte. Einige Mitwirkende fordern deshalb zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger ein absolutes Fahrverbot in den Fussgängerzonen. Andere möchten den Veloverkehr unter der Bedingung zulassen, dass im Schrittempo gefahren wird. Als Lösung wird eine Beurteilung vor Ort vorgeschlagen. Die Kriterien dafür sollen gemeinsam definiert werden.

Die Verwaltung teilt diese Überlegungen. Um Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zu entschärfen, sollen die Verkehrswege so gut als möglich getrennt werden: Fussgängerzonen werden verkehrsfrei gestaltet, im Gegenzug erhält der Veloverkehr verkehrsberuhigte Achsen. Mit dem neuen Verkehrskonzept Innenstadt werden diese Überlegungen umgesetzt. Ein Veloabstellplatzkonzept wird im Gestaltungskonzept Innenstadt enthalten sein (siehe Seite 32).

## GEWÜNSCHTER ZUSTAND 2020+

Der Veloverkehr wird durch Zu- und Durchfahrten durch die Innenstadt auf Veloachsen und durch mehr dezentrale und bedürfnisgerechte Parkplätze gefördert. Damit wurde die Funktion des Velos als umweltverträgliches Fortbewegungsmittel für Bewohnerinnen und Bewohner, Besucherinnen und Besucher und Arbeitende gefördert.



## HANDLUNGSFELD

# ÖFFENTLICHEN VERKEHR AUSBAUEN, WO ES SINNVOLL IST

Eine der grossen Stärken der Innenstadt ist, dass sie mit dem öffentlichen Verkehr gut erreicht werden kann. Das soll auch so bleiben. Doch der dichte Tramverkehr zwischen Claraplatz und Barfüsserplatz – im Volksmund «grün-gelbe Tramwand» genannt – kann für Fussgängerinnen und Fussgänger, die die Strasse überqueren wollen, zum Hindernis werden. Hier soll Abhilfe geschaffen werden, allerdings ohne dass die Erreichbarkeit der Innenstadt darunter leidet. Mögliche Lösungen sind neue Tramstrecken – zum Beispiel am Claragraben, am Petersgraben oder über die Johanniterbrücke –, eine Verbesserung des ÖV-Netzes und anders gestaltete Haltestellen. Einige Mitwirkende fragen sich allerdings, ob Neubaustrecken wirklich nötig sind, weil die Innenstadt ja bereits heute gut erreichbar ist. Sie geben deshalb der Gestaltung der Haltestellen stärkeres Gewicht. Weitere Anregungen sind die Einrichtung von Tempo-30-Zonen auch auf Tramstrecken oder die Einführung von Pendlerschiffen.

Unterschiedliche Meinungen gibt es zum Herzstück der Regio-S-Bahn. Indem die Region direkter an die Innenstadt angeschlossen wird, kommen mehr Besucherinnen und Besucher in die Innenstadt. Davon profitieren die Läden, die Restaurants oder die Kultureinrichtungen. Es wird jedoch befürchtet, dass der Druck auf die Innenstadt zunehmen wird und dadurch gewisse Nutzungen verdrängt werden. Befürchtet wird auch, dass der S-Bahn historische Bauwerke zum Opfer fallen oder dass der dichte Tramverkehr nur wenig reduziert werden kann, weil Tram und S-Bahn unterschiedliche Fortbewegungsmittel sind. Ebenfalls kritisiert werden die Baukosten, die für den erwarteten Nutzen zu hoch seien.

Die Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung weisen darauf hin, dass Verbesserungen des ÖV-Netzes und neue Tramstrecken im ÖV-Programm 2010–2013 geprüft werden. Tempo-30-Zonen entlang von Tramstrecken werden mit dem neuen Verkehrskonzept umgesetzt und die Haltestellen werden in den kommenden Jahren schrittweise angepasst. Was die Regio-S-Bahn betrifft, haben sich die Kommissionen des Grossen Rats und des Landrats Ende 2010 für die Variante Mitte entschieden. Im weiteren Verlauf des Projekts wird die Lage und Einbindung der Stationen in die Innenstadt besonders berücksichtigt.

## GEWÜNSCHTER ZUSTAND 2020+

Die Innenstadt ist gut und direkt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Die Behinderung der Fussgängerinnen und Fussgänger durch die dichte Taktfolge von Tram und Bus im Korridor Claraplatz-Schiffplände-Barfüsserplatz ist dank Netzoptimierungen, des Baus von Neubaustrecken und der Verbesserung der Haltestellengestaltung verringert worden. Die Aufwertung von Busstrecken zu Tramstrecken wurde geprüft und wo sinnvoll umgesetzt. Das Taxi ergänzt das Angebot des öffentlichen Verkehrs. Der Nutzen des Herzstücks der Regio-S-Bahn wurde aufgrund der Untersuchung der verschiedenen Varianten der Linienführung entschieden.





# FAZIT EINIGER TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER



Alles überragend sind die gute Gesprächskultur und die gegenseitige Anerkennung anderer Auffassungen zu nennen, die über alle Schattierungen der doch äusserst unterschiedlichen Interessen hinweg gut funktioniert haben. Es war sicherlich kein leichtes Unterfangen, mit rund 50 verschiedenen Interessengemeinschaften einen Konsens zu finden, wobei einige strittige Punkte zu vertiefen wären. Derartige Veranstaltungen geben den Entscheidungsträgern unserer Stadt die Gelegenheit, in Meinungsfragen den Puls der Gesellschaft und der verschiedenen Interessen zu fühlen und entsprechend zu handeln.

**Kurt Ramseyer, Schweizerische Vereinigung  
Beratender Ingenieurunternehmungen, Regionalgruppe Basel**

Unser Engagement war für uns eine willkommene Gelegenheit, zumindest einem Teil der internationalen «Expat»-Bevölkerung eine Stimme in der offiziellen lokalen Stadtplanung zu geben. Die Veranstaltungen wie auch der Prozess selbst waren interessant und effektiv. Im Plenum konnten wir uns austauschen und wurden informiert, und in den einzelnen Arbeitsgruppen konnten wir diskutieren und gelangten dadurch zu einem besseren Verständnis. Zusammenfassend möchte ich sagen, dass der Prozess den Bürgern wirklich eine Stimme gegeben hat, die Vision für die Basler Innenstadt mitzugestalten.

**Lorraine Rytz, Centrepoint**



Toll, wenn hier bald Liegenschafts- und Ladenbesitzer neues Publikum anlocken können und so neues Leben an zentraler Lage entsteht!

**Stephan Maurer, IG ÖV Nordwestschweiz**



Die Verkehrsliga beider Basel hatte von Anfang an grosse Bedenken, dass die Meinungen längst gemacht seien. Zu meiner Freude durfte ich dann aber feststellen, dass offene Diskussionen stattfanden, bei denen alle teilnehmenden Organisationen ihre Anliegen und Positionen engagiert einbringen konnten. Nach jeder Besprechung hat jedoch das Bau- und Verkehrsdepartement in einer Zensur das aus amtlicher Sicht Wünsch- und Machbare hervorgehoben. Von einem Konsens kann also keine Rede sein: Zu weit lagen die Positionen der einzelnen Organisationen auseinander, zu kontrovers und fundamental unterschiedlich waren die Meinungen der einzelnen Teilnehmenden.

**Ruedi Wenger, Verkehrsliga beider Basel**



Grundsätzlich ist es positiv, wenn sich interessierte Bürgerinnen und Bürger in gestaltende Prozesse der Stadt einbringen können. Es ist schwierig, wenn der behördlich festgelegte Rahmen teilbeschränkend auf einen vermeintlich offenen Gestaltungsprozess wirkt. Interessenvertretende Personen sind im Mitwirkungsprozess zuweilen wenig konsensorientiert aufgetreten. Da kann «Innenstadt – Qualität im Zentrum» qualitativ zulegen.

**Georg Mattmüller, Behindertenforum**



Für «Fussverkehr Region Basel» ist das Ja des Grossen Rates zum neuen Verkehrskonzept für die Innenstadt erfreulich. Das Ja ist mitunter eine positive Folge des umfangreichen und anspruchsvollen Mitwirkungsprozesses. Letztlich setzte sich aber die weise Erkenntnis durch, dass der Fuss-, der Velo- und der öffentliche Verkehr die natürlichsten und verträglichsten Mobilitätsformen für die Innenstadt sind.

**Andreas Stäheli, Fussverkehr Region Basel**



Als Vertreter der Innerstadtbewohner/-innen freut mich, dass der Grosse Rat die Qualität im Zentrum gesteigert und uns einer Fussgängercity näher gebracht hat. Nach dem harzigen Start im Projekt haben wir mehr Erfahrung mit innerstädtischen Auseinandersetzungen und hoffen auf mehr Mitwirkungsmöglichkeiten am versprochenen runden Tisch. Wir bleiben dran.

**Peter Strub, Neutraler Quartierverein «Lääbe in der Innenstadt»**



«Innenstadt – Qualität im Zentrum» bot dem Kinderbüro Gelegenheit, die Anliegen und Bedürfnisse von Kindern und Familien in einen konstruktiven Dialog über die Lebensqualität in der Innenstadt einzubringen. Es war eine einmalige Chance, eigene Argumente denen von Vertretern/-innen anderer Institutionen und Interessenverbände gegenüberzustellen. Die Arbeitsgruppen waren gut geführt und es wurde sehr genau protokolliert, sodass neben dem Konsens auch alle Dissense festgehalten sind. An denen gilt es zu arbeiten.

**Zeno Steuri, Kinderbüro Basel**

Als Vertretung des Detailhandels und der nicht organisierten auswärtigen «Nichtbasler Kunden» ist es für die Pro Innenstadt wichtig, bei der Umgestaltung der Basler Innenstadt deren Bedürfnisse einzubringen. Leider stand die Studie über die Nutzung der Innenstadt, wie vom Grossen Rat beschlossen, zu Beginn des Mitwirkungsprozesses nicht zur Verfügung. Solche wichtigen Erkenntnisse werden nun zum Glück noch erhoben, damit diese bei der Umgestaltung berücksichtigt werden können.

**Franz Amann, Pro Innenstadt**







## ERSTER TEIL DER NUTZERSTUDIE

# WER SIND DIE NUTZERINNEN UND NUTZER DER INNENSTADT?

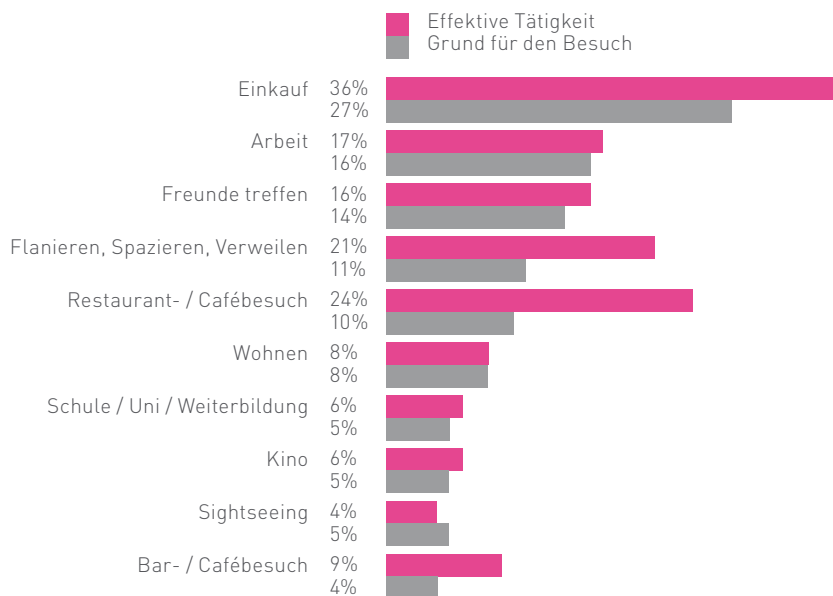
Als Grundlage für die verschiedenen Massnahmen zur Entwicklung der Innenstadt wird eine Studie über die Nutzerinnen und Nutzer durchgeführt. Die Ergebnisse des ersten Studienteils liegen seit Kurzem vor.

### Wer nutzt die Innenstadt?

Die Innenstadt wird tendenziell von mehr Frauen als Männern genutzt (52%). Die grösste Gruppe der Nutzenden stellen die 35- bis 64-Jährigen (39%), gefolgt von den 21- bis 34-Jährigen (34%). Im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung kommen mehr junge Erwachsene und Jugendliche (10%) in die Innenstadt. Kinder (4%) und über 65-Jährige (12%) hingegen sind in der Innenstadt untervertreten.

### Was unternehmen die Nutzerinnen und Nutzer in der Innenstadt?

Der häufigste Grund für den Gang in die Basler Innenstadt ist der Einkauf (27%), der zweithäufigste die Arbeit (16%). Vor oder nach dem eigentlichen Anlass hängen viele Leute spontan einen Einkauf an, flanieren durch die Strassen oder besuchen ein Restaurant, ein Café oder eine Bar.



### Was sagt die Herkunft der Nutzerinnen und Nutzer über das Ziel ihres Aufenthalts aus?

Gut zwei Fünftel der Besucherinnen und Besucher, die in Basel-Stadt wohnen, kommen in die Innenstadt, um einzukaufen (42%). Bei den Nutzerinnen und Nutzern aus der Agglomeration sind es gut ein Drittel (34%).

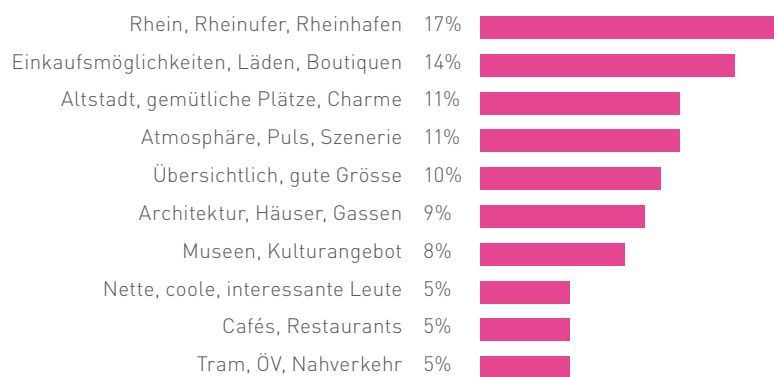
Sightseeing machen vor allem Besucherinnen und Besucher aus dem weiter entfernten Ausland. Drei Fünftel von ihnen kommen aus diesem Grund in die Innenstadt (58%). Bei den Besucherinnen und Besuchern aus der Schweiz sind nur 5% an Sightseeing interessiert, dafür besuchen in dieser Gruppe mehr Personen ein Museum (10%).

### Wie lange bleiben Nutzerinnen und Nutzer in der Innenstadt?

Personen aus Basel-Stadt halten sich im Durchschnitt drei Stunden in der Innenstadt auf. Wer von ausserhalb der Agglomeration anreist, bleibt rund fünf Stunden. Der Aufenthalt von Besucherinnen und Besuchern aus dem weiter entfernten Ausland dauert mit sechs Stunden am längsten.

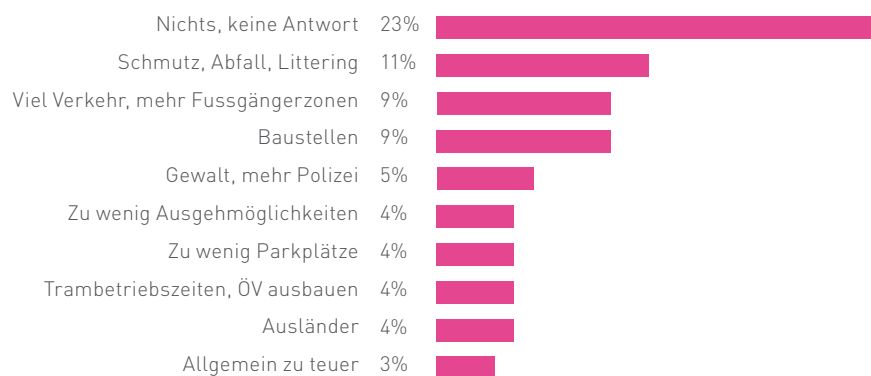
### Was gefällt den Nutzerinnen und Nutzern an der Innenstadt?

Den meisten Personen gefällt die Lage am Rhein (17%). An zweiter Stelle folgt das Einkaufsangebot (14%), an dritter Stelle folgen die Altstadt und die Atmosphäre (beide 11%). Ausländerinnen und Ausländer schätzen das gepflegte Stadtbild und finden die Baslerinnen und Basler nett.



### Was sollte an der Innenstadt verbessert werden?

An vorderster Stelle wird in der Befragung das Littering genannt (11%), gefolgt vom Verkehr und den Baustellen (beide 9%). Zu erwähnen ist aber auch, dass 23% der Befragten nichts zu bemängeln hatten.



### Wie kommen die Nutzerinnen und Nutzer in die Innenstadt?

Weitaus am meisten Leute kommen mit Tram oder Bus in die Innenstadt (43%). Weitere 15% benutzen Tram oder Bus in Kombination mit einem anderen Verkehrsmittel. Die häufigsten Kombinationen sind Zug/Tram (7%), Velo/Tram (5%) und Auto/Tram (3%). 16% gehen in der Regel zu Fuss. Jeweils 9% der Nutzerinnen und Nutzer fahren mit dem Velo oder dem Auto in die Innenstadt. Während die Velofahrerinnen und Velofahrer vor allem aus Basel-Stadt kommen, wohnen die Autofahrerinnen und Autofahrer hauptsächlich ausserhalb der Stadt.

Durchgeführt hat die Studie das Institut gfs-zürich. Im Oktober 2010 wurden 1'237 Personen befragt, die sich zu unterschiedlichen Zeiten und an unterschiedlichen Orten in der Innenstadt aufhielten.



# WIE GEHT ES WEITER?

Das Projekt «Innenstadt – Qualität im Zentrum» wird weitergeführt. Aus den Anliegen der Mitwirkenden, die auf den letzten Seiten vorgestellt worden sind, sind vier konkrete Projekte entwickelt worden, denen der Grosse Rat am 16. Dezember 2010 zugestimmt hat.

## **1. Projekt: Entwicklungsrichtplan Innenstadt**

Um das Nebeneinander der verschiedenen Nutzungen in der Innenstadt aufeinander abzustimmen, soll ein Entwicklungsrichtplan Innenstadt erarbeitet werden. Dieser legt unter anderem fest, wo welche Nutzung in welcher Intensität stattfinden kann. Dabei geht es nicht darum, eine Nutzung vorzuschreiben, sondern abzuwägen, welche Nutzungen sich miteinander vertragen und welcher Ort für welche Nutzung geeignet ist. Das Ziel dabei ist eine bessere Verteilung der Nutzungen innerhalb der Innenstadt und darüber hinaus.

Der Entwicklungsrichtplan ist ein sogenannter Teilrichtplan, der die bisherigen Ergebnisse konkretisiert und für die Verwaltung verbindlich ist. Der Dialog mit den Mitwirkenden soll weiterhin ein wichtiger Teil des Prozesses sein. Auch die Ergebnisse der anderen Projekte, die in diesem Kapitel vorgestellt werden, fliessen in den Entwicklungsrichtplan ein.

Der Entwicklungsrichtplan umfasst fünf Phasen:

- Vorbereitungsphase: Information der Beteiligten und Betroffenen, Aufbau der Projektorganisation
- Grundlagen erheben (Istanalyse)
- Sollzustand festlegen unter Einbezug der Mitwirkenden; Erstellen eines Entwurfs des Entwicklungsrichtplan und Vernehmlassung
- Entwurf überarbeiten; Entwicklungsrichtplan durch den Regierungsrat genehmigen
- Umsetzung: Bestehende Instrumente zur Regulierung der Nutzung anpassen

## **2. Projekt: Gestaltungskonzept Innenstadt und Konzeptwettbewerb für Kunst im öffentlichen Raum**

Schon mit dem ersten Kredit für das Projekt «Innenstadt – Qualität im Zentrum» von 2008 hat der Grosse Rat festgelegt, dass im Anschluss an die Mitwirkung ein Konzept ausgearbeitet werden soll, das Richtlinien für die Gestaltung des öffentlichen Raums in der Innenstadt schafft. Für das Gestaltungskonzept Innenstadt werden in einem ersten Schritt möglichst viele Planungsteams in gegenseitiger Konkurrenz Möglichkeiten für die Entwicklung des öffentlichen Raums erarbeiten. Danach sollen die besten Teams ihre Ideen gemeinsam mit der Verwaltung weiter entwickeln.

Auch die Kunst soll ein Bestandteil der Planung der Innenstadt werden. Dazu wird ein Wettbewerb für ein Konzept Kunst im öffentlichen Raum ausgeschrieben, dessen Ergebnisse später ins Gestaltungskonzept einfliessen.



### **3. Projekt: Studie zu den Bedürfnissen der Nutzenden**

Im Herbst 2010 ist ein erster Teil einer Studie in Auftrag gegeben worden, die erheben soll, wer die Besucherinnen und Besucher der Innenstadt sind, woher sie kommen und was sie in der Innenstadt tun. Die Ergebnisse der Studie liegen vor und werden auf den Seiten 30 und 31 vorgestellt.

Ein zweiter Teil der Studie wird die Bedürfnisse an die Entwicklung der Innenstadt erheben. Dazu sollen erstmals auch Personen, die die Innenstadt nicht oder nur selten besuchen, nach den Gründen für ihr Fernbleiben befragt werden.

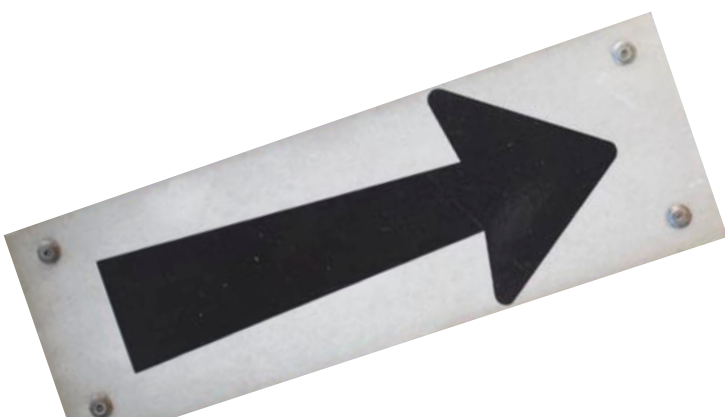
### **4. Projekt: Runder Tisch Belebung Innenstadt**

Wenn die Ergebnisse beider Teile der Studie vorliegen, wird das Präsidialdepartement einen runden Tisch mit Beteiligten, Expertinnen und Experten einrichten, die drei Themen vertieft diskutieren werden:

- Wie können Konflikte mit Bewohnerinnen und Bewohnern vermindert werden? Wie können Interessenorganisationen bei der Reglementierung mitarbeiten?
- Wie kann die Zusammenarbeit unter den Gewerbetreibenden verbessert werden?
- Mit welchen konkreten Massnahmen kann die Innenstadt zusätzlich belebt werden, ohne dass die Bewohnerinnen und Bewohner gestört sind?

### **Begleitgruppe**

Der Dialog im Rahmen des Projekts «Innenstadt – Qualität im Zentrum» soll aufrechterhalten werden. Dazu soll die bisherige Begleitgruppe aus dem ersten Teil des Mitwirkungsprozesses weitergeführt werden. Sie sichert den Kontakt und den Austausch von Informationen zwischen der Verwaltung und den Interessenorganisationen.





# IMPRESSUM

## Herausgeber

© Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Städtebau & Architektur – Planungsamt

## Konzept, Redaktion

Andreas Merz, Buser, Kommunikation GmbH, Basel  
Adrienne Mattmüller Hungerbühler, Isabelle Rihm, Bau- und Verkehrsdepartement

## Gestaltung

Stauffenegger + Stutz, Basel

## Fotos

Soweit nicht anders vermerkt  
Kanton Basel-Stadt und zur Verfügung gestellt

## Plangrundlagen

© Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt, 14.4.2011

## Druck

Gremper AG, Basel

## Bezug

Planungsamt  
Rittergasse 4  
4001 Basel  
Tel +41 (0)61 267 92 25  
planungsamt@bs.ch  
<http://www.innenstadt.bs.ch>

Mai 2011





